

東日本大震災と三陸鉄道

柴田 弘捷

はじめに

2014 年 3 月 11 日、関東以北の太平洋沿岸は大地震・大津波に襲われた。東北沿岸部は、道路・鉄道の寸断、交通・通信機関の不通、電気・水道の途絶という全てのライフラインの破壊に加えて福島第一原発のメルトダウン・水蒸気爆発・放射能汚染という多大な被害を受けた。これによって、多くの人が亡くなるとともに、被災地からの非難・仮設住宅暮らしを余儀なくされた。

中でも岩手県三陸沿岸 12 市町村（宮古市、大船渡市、久慈市、陸前高田市、釜石市、大槌町、山田町、岩泉町、田野畑村、普代村、野田村、洋野町）は多大な人的被害と産業被害を被った。死者・行方不明者は約 6,000 人の多数にのぼり、またカキ、ホタテ、アワビなどの養殖漁業と水産加工業は壊滅的な打撃を受けた。また、全てが地震・津波によるものではないが、この地域の民営事業所数は 4,000 所弱（26.3%）、従業者数は 18,600 人弱（18.3%）減少した（09.7.1 比 12.2.1 現在〈経済センサス〉）。特に大船渡市、陸前高田市、釜石市、大槌町、山田町の人的被害・産業被害は著しい（表 1）。

表 1 岩手県三陸沿岸 12 市町村の震災被害

	死者・行方不明者数 (人)	民営事業所数(所)				民営事業所従業者数(人)			
		2009年	2012年	減少数 (所)	減少率 (%)	2009年	2012年	減少数 (人)	減少率 (%)
宮古市	517	2,946	2,567	379	12.9	20,110	19,353	757	3.8
大船渡市	421	2,623	1,928	695	26.5	17,326	13,374	3,952	22.8
久慈市	4	2,077	1,881	196	9.4	14,473	13,839	634	4.4
陸前高田市	1,787	1,225	617	608	49.6	6,910	4,472	2,438	35.3
釜石市	1,044	2,306	1,635	671	29.1	16,723	13,352	3,371	20.2
大槌町	1,278	760	188	572	75.3	4,797	1,579	3,218	67.1
山田町	658	857	316	541	63.1	5,188	2,642	2,546	49.1
岩泉町	7	589	527	62	10.5	3,752	3,416	336	9.0
田野畑村	29	150	130	20	13.3	1,008	1,001	7	0.7
普代村	1	164	150	14	8.5	745	733	12	1.6
野田村	38	193	158	35	18.1	1,101	947	154	14.0
洋野町	0	699	649	50	7.2	3,881	3,702	179	4.6
12市町村計	5,883	14,589	10,746	3,843	26.3	96,014	78,410	17,604	18.3

注：死者・行方不明者数は2012.5.9現在、事業者・従業者数は097.1および12.2.1現在

出所：死者・行方不明者数は岩手県総務部総合防災室（元資料：死者一県警調査、行方不明者一市町村報告）、

事業所数・従業者数は2009年、2012年経済センサス

震災後 3 年 7 ヶ月たった現在（10 月）も、気仙沼、大船渡、釜石、宮古の漁業と水産加工場はいくらか復旧したとはいえ、三陸沿岸の多くは土地のかさ上げ工事の最中で、住宅の建設はままならず、未だ仮設住宅の住んでいる人、他地域に避難したままの人が多数あり、また、事業所の再建も進んでいない。ただ、復旧工事（多くは盛土工事）で道路はダンプ街道となり、作業員が多く集まってきており、被害に遭わなかった、あるいは復旧した周辺のホテル・旅館は活況を呈している。

三陸沿岸を走る鉄道、J R 気仙沼線、大船渡線（気仙沼－盛間）、山田線（釜石－宮古間）、そして三陸鉄道（岩手県盛－釜石を走る南リヤス線、宮古－久慈間を走る北リヤス線、以下、三鉄）も壊滅的な被害を受けた。

現在も、山田線は復旧の見通しがなく（というより、後述するように、J R にはもはやその意思はない）、大船渡線、気仙沼線の柳津－気仙沼間は B R T（*Bus Rapid Transit*）に替わった。そのなかで、三鉄は、震災の 5 日後に部分的ではあるが運行を開始し、その後徐々に運行区間を拡大し、14 年 4 月 6 日に全線復旧した。

本稿は、大震災後の三鉄の対応・復旧のプロセスと今後の課題を検討することとする。

1. 三陸鉄道の概要

現三鉄路線は、1890 年代に建設計画され、1966 年より盛線、久慈線として建設が進められ、70 年から一部開業、その後路線延長され、建設中止された未線路敷設・開業区間（田老－普代間）を残し、1984 年まで国鉄盛線、宮古線、久慈線として運転されていた。

80 年に日本国有鉄道経営再建促進特別措置法（国鉄再建法）が成立し、国鉄は現三鉄線を含む特定地方交通線（赤字路線）の経営分離、第 3 セクター化またはバス転換に動き出した。その動きのなかで、岩手県と三陸沿岸市町村は第 3 セクターによる鉄道運行の方向で意見集約をし、81 年 11 月、三陸鉄道㈱（代表取締役社長・岩手県知事）を設立した。

82 年から線路未設区間の工事を行い、84 年 4 月 1 日、南リヤス線（盛－釜石間 10 駅、36.6 km）、北リヤス線（宮古－久慈間 16 駅、71.0 km）を開業した（第 3 セクター鉄道の第 1 号）。三鉄側は、J R 山田線の一部、釜石－宮古間の譲渡も希望したが受け入れられなかった。

三鉄㈱は、資本金 3 億円、発行済み株式総数 30,000 株、株主 46 名で、株主構成は、岩手県 48.0%、沿線市町村 19.3%（うち、宮古市 4.5%、大船渡市 3.8%、一関市 2.3%、久慈市 2.2%、釜石市 2.2%）、沿線外市町村 8.0%、他に㈱岩手銀行 4.0%、新日鐵住金㈱ 3.3%、東北電力㈱ 3.3%、その他 14.1%で、県内自治体が 75.3%を所有している（2014.3.31 現在、発足時および震災前 10.3.31 と変わらず）。

役員構成は、取締役会長に岩手県知事、取締役副会長に宮古、大船渡、釜石の3市長、取締役に、岩泉町、普代村、野田村の3町村長と岩手開発鉄道(株)社長、岩手県漁協連合会会長、三陸鉄道事業本部長の6人、監査役2名（(株)岩手銀行専務、(株)北日本銀行常務）で、代表取締役社長には2010年6月から県庁職員OBの望月雅彦（専従）が就任している。

本社と事業本部は宮古市にあり、北リヤス線運行部が久慈市、南リヤス線運行部が大船渡市に置かれている。駅数は南リヤス線が10駅、北リヤス線が16駅で、有人駅は盛、釜石、宮古、久慈の4駅、業務委託駅が4駅、他は無人駅である。

従業員は、83年に国鉄OB25人、新期採用（第1期生）35人（応募者275人）が採用され、その後若干の増員があり、開業時（84年4月1日）は、非常勤の社長1、副社長1、専務1を除き、96人—受入出向者6人、国鉄OB49人、新採用39人、その他2人—であった。開業時に国鉄OBの受け入れが多いのは、鉄道業務経験者を必要としたことと人件費抑制のためであった。一時プロパー社員養成のため増員され110人になったこともあるが、震災前の10年3月末は65人（男63、女2）、臨時雇用者28人、震災直後の11年3月末は64人（男63、女1）、臨時32人、14年3月末は61人（男のみ）、臨時16人である。

初期の新規採用者には駅務、車掌、運転、保線、事務等の鉄道業務を身につけたマルチ職員養成を行っていたが、昨今は部署ごとの採用となり、エキスパート育成となっている。

13年度末の男性61人の平均年齢44.6歳、平均勤続年数22年4ヶ月である。発足30年で平均勤続年数が22年4ヶ月であり、当初の国鉄OBはすでに定年退職しているので、従業員の定着率は高いと言ってよい。

2. 大震災前の三陸鉄道

三鉄は、開業初年度（1984年度）269万人弱の利用者があり、地元「三鉄ブーム」を生み出し、黒字経営で出発し、93年度までは200万人を維持し、黒字経営であった。しかし、沿線住民の乗用車保有の普及（沿線12市町村の乗用車等台数と1世帯当たり台数84年度88,497台、0.86台、06年度167,426台、1.54台）と、人口および通学生数の減少で利用人員の減少が続き、開業10年後の94年度に200万人を割り、2008年度には100万人を切り、震災前の2009年度は90万人弱で、開業年度の3分の1になってしまった（表2）。

開業年度の利用人員の内訳は、定期券外客が過半で、定期券利用者は通学が4割弱（38.0%）、通勤は7.2%にすぎなかった。それが、2009年度には、利用者数は対1984年度比で180万人弱減少し（減少率66.7%）、定期券外客は半数を割り、高校生を中心とした通学定期券客が過半、通勤定期利用者が3.4%となった。つまり、定期券外客が大幅に減少し（減少率71.9%、減少寄

表2 三陸鉄道乗車人員数・構成の推移

単位:人、%							
年度	1984	1989	1994	1999	2004	2009	2010
乗車人員計	2,688,735	2,268,431	1,926,259	1,438,343	1,070,443	895,570	851,456
定期外	1,472,115	1,011,491	806,539	559,283	419,503	413,530	381,476
通学定期	1,022,880	1,158,540	1,036,320	830,580	616,020	449,640	430,200
通勤定期	193,740	98,400	83,400	48,480	34,920	32,400	30,780
乗車人員計	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
定期外	54.8	44.6	41.9	38.9	39.2	46.2	44.8
通学定期	38.0	51.1	53.8	57.7	57.5	50.2	50.5
通勤定期	7.2	4.3	4.3	3.4	3.3	3.6	3.6

出所:三陸鉄道(株)提供資料より作成

与率 59.0%)、通学定期利用者が乗客の過半を占めるようになった。

2008 年 11 月の「旅客流動調査」*2 (表 3) によれば、1 日の利用者数は平日 1,893 人、休日 942 人であった。利用者は、平日は 6 割が 10 歳代、60 歳以上が 2 割で、20～59 歳層は 2 割に満たない。休日は、10 代 3 割弱、20～49 歳層が 2 割弱で、50～79 歳層が半数以上を占めている。利用目的を見ると、平日は通学が 6 割弱、通勤が 1 割である。休日は当然にも通勤通学はわずかであり、観光が 4 割、買物が 17%を占めている。

平日の利用者は 10 代の通学利用が中心であるのに対して、休日は、平日より利用者数が半減し、中高年の観光利用が中心となっている。ただ、数は少ないとはいえ、平日の通院利用が 1 割弱、休日の買い物利用が 2 割弱いる。

つまり、三鉄は、中高生の通学、中高年齢層の通院・買い物という、自家用車に頼れない層(交通弱者) および観光旅行者の足となっていたのである。

なお経営状態は、利用人員 200 万人以上あった 93 年までは黒字経営であったが、94 年度か

表3 三鉄利用者の特性

年齢層		単位:%								
	計	10歳未満	10代	20代	30代	40代	50代	60代	70歳以上	不明
平日	100.0	0.4	60.7	2.1	2.8	3.5	9.4	8.9	11.5	0.7
休日	100.0	0.7	27.2	5.0	5.6	7.7	14.0	24.1	15.5	0.1
利用目的										
	計	観光	仕事	通院	通学	通勤	買物	その他	不明	
平日	100.0	7.7	3.6	9.0	57.6	10.5	4.5	5.3	1.8	
休日	100.0	40.6	5.6	2.9	11.0	3.3	16.7	18.5	1.5	

注:調査日ー平日08.11.7(月)、休日=08.11.6(日)、回答数は平日1893人、休日は942人

出所:沿線12市町村「三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画」(2009.3)より作成
(元資料:三陸鉄道「旅客流動調査」2008年、2013年)

ら赤字経営に陥って、累積赤字が 09 年度末で約 9,000 万円になっている。

3. 三陸鉄道の被害と復旧過程

今回の大震災により三鉄は、317 か所、営業区間の 3 分の 2 が被害を受け、南北両線とも運行が不可能になった。ただ、三鉄はトンネル区間が多いため、トンネル内の線路の被害は比較的小さかった（これが他の J R 路線の被害の甚大さといくらか異なる）。

11 日（震災直後）に対策本部を設置（本部は車両内であった）、乗客、社員、家族の安否確認（幸いにも乗客、社員には人的被害はなかったが、家族に被害に遭った者はいる）、線路・車両の被害状況の確認に奔走した。しかし、震災 2 日後の 13 日には、16 日からの一部運行を決断、復旧に全力が傾けられ、震災 5 日後の 16 日に北リヤスの久慈－陸中野田間に「災害復興支援列車」を走らせた。その後着々と路線復旧が行われ、16 年 4 月 6 日に南北全線の運行が再開された（復興工事の概要は図 1 参照）。

この復旧は三鉄の従業員一丸となった努力はもちろん、外からの支援後からも大きかった。

財政的には、県（57,500 万円）、国（3 年間で 108 億円）の復興経費、そしてクウェート国から、災被災 3 県に対して 500 万バレルの原油寄贈（400 億円相当）が大きかった。三鉄は、路線復旧にかかった 92 億円のほぼ全額が国費でまかなえた（沿線市町村、自衛隊等の協力で瓦礫撤去され、その費用がほとんどかからなかったのも、当初見積もりより少なくて済んだ）。クウェート国からの義捐金は駅舎の修復と新型車両 3 両の建造費に充てられた（この 3 両を連結した「運転再開記念臨時列車」が 13 年 4 月 3 日南リアス線盛－吉浜間 3 往復運転された）。

今回の三鉄支援の特徴は、多くの個人、団体からの義捐金、物資の支援および沿線住民も含んで、多くのボランティアの様々な支援があったことである^{*1}。

なお、被害を受け要員の見直しがされ、10 年度末の 64 名（出向者 1 含む）、臨時雇用者 32 名から、11 年度末 57 名（出向者 1 名、出向受入 1 を含む）、臨時 13 名、12 年度末 55 名（出向受入 2 を含む）、臨時 17 名に縮小された。ただし、減員のうち、11 年度 4 名、12 年度の 5 名は I G R 岩手銀河鉄道に一時退職扱いで期間派遣されていた。震災被害による「リストラ」はゼロであった。13 年度末（14.3.31）現在の人員は 61 名（すべて男性）＋臨時 16 名＋出向受入 2 名で、ほぼ震災前に戻っている。

4. 三陸鉄道の復旧と乗客数の回復

被災 5 日後の 16 日の「災害復興支援列車」の運行（久慈駅－陸中野田駅間）から、徐々に運

[illegible]

– 62 –

転区間を延長してきた三陸鉄道は被災3年後の14年4月6日、南北リヤス線全線の運転が再開された。震災前にくらべやや運行本数は少ないが、14年8月現在、南リヤス線盛一釜石間上下各9本（12往復）、北リヤス線宮古一久慈間上下各13本（13.5往復）が運行している＜（ ）内は震災前の運行本数＞。ただし、震災前にあったJR山田線への直通運転、JR東日本からの臨時列車直通運転は山田線が復旧していないため行われていない。

乗車人口の増加

乗車人員は減少が続き、震災被害に遭い運行が部分的となった11年度は30万人弱になっていたが、運行路線の復旧とともに乗車人員はやや増加傾向となり、13年度は50万人弱までに回復した。

被災後運行再開の中で「観光客」の割合が大幅に増加している。震災以前から観光客割合は増加傾向であったが（通学・通勤客は減少）、12年度の旅行代理店扱いの観光客割合は9.55%となっている。

13年9月の「旅客流動調査」^{*3}の利用目的を見ると、08年調査と比べ「通学、通勤」の割合が減り（平日、68.1%→41.3%）、「観光」の割合が大きく伸びている（平日7.7%→39.6%、休日は40.6%→64.3%）。

三陸鉄道取締役会の報告<14.10.22>によれば、14年4～8月期の輸送人員は、5月のゴールデンウィークを中心に観光客が大幅に増加し、360,277人で前年同期比57.2%増であった。だが、震災前の2010年同期比ではまだ11.0%減である。観光客ら「定期券外利用者」は249,180人で、10年同期比37.6%増だった。他方、地元高校生を中心とする定期券利用者は111,097人で同50.3%減だった。震災後の沿線住宅の復旧の遅れも含んで、沿線住民の減少が著しく、地元民利用の回復は思わしくないが、団体「観光客」の増加が著しい。14年度上半期の経営は、93年上半期以来の21年ぶりに6,000万円の黒字になるという。

この乗車人員増加の背景には、13年4月から9月末まで放映されたNHKの朝の連続TV小説「あまちゃん」の舞台となったことによる「あまちゃん人気」と三鉄関連のさまざまなイベントが加わり、三陸復興のシンボルとしての三鉄の復旧祝いの「観光」客が増加したことによる。「あまちゃん」に登場した「お座敷列車」や「こたつ列車」などのイベント列車は「11月まで平日・休日ともに予約がはいっている」＜「朝日新聞デジタル」2014.8.30＞という。

むすびに代えて—三陸鉄道の課題—

この乗車人員の増加を一時的なものでなく、持続的なものにするのには課題は多い。14年度上期の乗車人員の増加は「観光客」によるものであって、地元の利用者数を象徴する定期券利

用者数は震災前の 50%にとどまっている。

三鉄の生残りのためには、公共交通機関として地域住民の足を確保する生活路線機能（高校生を中心とする通学者、高齢者を中心とする通院者、買い物客、言葉を換えれば自家用車に頼れない交通弱者）ための利便性の向上（運行本数、ダイヤの工夫）、沿線外利用者（「交流人口（観光客）」）の拡大の方策（三鉄の観光路線化と地域観光資源の発見・開発）が必要であろう。この観点から言えば、後述する J R 山田線（宮古―釜石間）の三鉄への組み入れ（線路復旧と三鉄への譲渡）による利便性の拡充は必至である。

・沿線人口・就業者・通学生の減少と鉄道離れ

三鉄利用者減少の背景には、沿線人口・通学通勤者の減少と利便性の悪さにある。沿線の住宅、事業所は津波によって甚大な被害を受け、3 年 6 カ月経った現在も復興していない。むしろ高台移転政策も加わって、事業所・住宅は三鉄の駅から遠くなるばかりである。

沿線 12 市町村の人口は、震災以前から減少傾向が続いていたが、震災による死者・行方不明者が 5,900 人もあり、それ以外の人口減（自然減・社会減）も加わって、人口減少が加速している（表 4）。また、すでに見たように、民営事業所は 4,000 弱、従業者は 18,000 人弱減少している。沿線の高校の統廃合もあり（13 年度、高校数 19 校、生徒数 6,941 人、本務教職員数 871 人、09 年度比で 3 校、生徒数 900 人、教職員数 40 人減少＜学校基本調査＞）、通勤通学定期券客の減少傾向も続いている。

この人口減少と就業者・通学者数の減少による沿線住民の利用客の減少傾向は今後も続く

表 4 岩手県沿岸 12 市町村の人口の変化

	A	B	C	増減数(人)			増減率(%)			震災による死者・不明者数	B-Cのうち震災による死者・不明者割合(%)
	2005.10.1 現在	2011.3.1 現在	2014.10.1 現在	C-A	B-A	C-B	C/A	B/A	C/B		
岩手県	1,385,041	1,326,643	1,284,384	-100,657	-58,398	-42,259	-7.3	-4.2	-3.2	5,893	-13.9
宮古市	63,588	59,229	55,856	-7,732	-4,359	-3,373	-12.2	-6.9	-5.7	517	-15.3
大船渡市	43,331	40,579	38,463	-4,868	-2,752	-2,116	-11.2	-6.4	-5.2	421	-19.9
久慈市	39,141	36,789	35,506	-3,635	-2,352	-1,283	-9.3	-6.0	-3.5	4	-0.3
陸前高田市	24,709	23,221	19,333	-5,376	-1,488	-3,888	-21.8	-6.0	-16.7	1,787	-46.0
釜石市	42,987	39,399	35,840	-7,147	-3,588	-3,559	-16.6	-8.3	-9.0	1,046	-29.4
大槌町	16,516	15,222	11,690	-4,826	-1,294	-3,532	-29.2	-7.8	-23.2	1,278	-36.2
山田町	20,142	18,506	15,903	-4,239	-1,636	-2,603	-21.0	-8.1	-14.1	757	-29.1
岩泉町	11,914	10,708	9,793	-2,121	-1,206	-915	-17.8	-10.1	-8.5	7	-0.8
田野畑村	4,241	3,838	3,534	-707	-403	-304	-16.7	-9.5	-7.9	29	-9.5
普代村	3,358	3,065	2,905	-453	-293	-160	-13.5	-8.7	-5.2	1	-0.6
野田村	5,019	4,606	4,231	-788	-413	-375	-15.7	-8.2	-8.1	38	-10.1
洋野町	19,524	17,775	16,579	-2,945	-1,749	-1,196	-15.1	-9.0	-6.7	0	—
12市町村計	294,470	272,937	249,633	-44,837	-21,533	-23,304	-15.2	-7.3	-8.5	6,883	-29.5

注：現市町村域に組み換えた数値

震災による死者・不明者数：死者一県警調査（2010.5.9.17:00現在、当該市町村で収容した死者数）、行方不明者一市町村報告）

出所：、2005年は国勢調査、それ以外は岩手県毎月推計人口より作成

死者・行方不明者は岩手県総務部総合防災室（12.5.9.17:00時点）

予想されざるを得ない。

また、沿線住民の鉄道離れもある。

13年9月に行われた沿線住民の意識調査^{*4}によると、三鉄を「全く利用しない」(39.8%)、「ほとんど利用しない」(41.5%)が大半で、「ほぼ毎日利用」「1週間に数回利用」を合わせても3.4%にすぎない。そして利用しない理由は、「自家用車の方が便利」(34.6%)、「利用する目的(機会、用事)がない」(30.1%)が多く、また、「ダイヤが不便」「バスとの乗継が不便」「JRとの乗継が不便」という利用上の不便さが1割以上(12.8%)占めている。

自家用車の普及と鉄道の利便性の悪さが利用者減につながっているのである。加えて、「復興道路」(三陸沿岸自動車道)の開通は、さらに鉄道の利用を減少させる可能性が高い。

・観光・イベント列車企画

沿線自治体の人口減少、通勤通学客の減少による三鉄利用客の増加はほとんど望み薄である。とすれば、利用客の確保は「観光」客に依存せざるを得ない。

運転再開後の「観光客」の増加は「あまちゃん人気」もあったが、皮肉にも「災害が観光資源」となったことも大きい。つまり、「被災地視察」、「被災地支援」のために三陸を訪れる人たちの何割かが三鉄に乗車したのである(われわれが参加した今回の社研の実態調査も三鉄の企画事業「フロントライン研修」^{*5}による「被災地視察」であった)。しかし災害復旧が進めば、「災害が観光資源」となることもなくなるであろう。また「あまちゃん人気」の持続は保障されない。

三鉄およびJR山田線沿線の観光資源も震災で大きな打撃を受けた。海水浴場は堤防の崩壊と海底の変化(堆積物、深さ)により閉鎖されたままである。とすれば、地域と結びつけた新たな観光資源の発見・開発が必要となろう。

鉄道乗車そのものを魅力とする諸々の「名物列車」開発が必要であろう(現在は、「こたつ列車」、「婚活列車」、地元産食品を利用した「駅弁列車」、地元のお酒を使った「ワイン列車」「日本酒列車」「ビール列車」、個人客の「貸切列車」^{*6}、「災害学習列車」等々がある)。また、沿線の観光資源の復旧および新たな開発による、三鉄と沿線観光資源との結合による観光路線化が欠かせない。

なお、収益改善のため鉄道業外事業(旅行業、物産販売企画)の拡充も望まれる。

・山田線釜石ー宮古間の取得

観光地の復旧・開発と結びつけた観光利用に便利な列車の運行が必要である。しかし、JR大船渡線、気仙沼線のBRT化、山田線の未復旧で観光地への交通は震災以前よりも不便となった。

これらを可能にするには利便性の向上が必要であろう。そのためにも、JR山田線の釜石ー

宮古間の路線譲渡を受け、南北リヤスの連結とＪＲ東北新幹線駅（八戸、盛岡、新花巻、一関）とつながるＪＲ線（八戸線、山田線、釜石線、気仙沼線＜ＢＲＴ＞・大船渡線）との乗換の便利性・直通運転を追求することが必要である。

山田線釜石－宮古間については、被災後、ＪＲは当初ＢＲＴ化を提案していたが、トンネルや橋梁部分が多くＢＲＴ化には不向きであり、また沿線自治体が鉄道復旧を強く要望していた中で、14年2月11日、「三陸鉄道ならびに沿線市町村にＪＲ山田線の資産を無償譲渡する。線路の現状復旧費はＪＲが負担する。スタッフ補充、向こう数年間の資金援助をおこなう」との申し入れをしてきた。復旧に約210億円必要との試算を示し、「鉄道を復旧させて運営を三陸鉄道に移管する」、「10年分の赤字補填として5億円支払う」などの案を提示してきた。これに対し、岩手県および関係12市町は「有力な選択肢」としてＪＲ東日本と協議を進めることで合意した^{*7}＜以上、日経新聞2014/8/7電子版＞。とは言え、現時点（14年10月）では、方向は確定していない（12月24日の報道によると、県・12市町村とＪＲ東とで譲渡の合意にたった）^{*8}。

鉄道はつながっているからこそ意味がある。「鉄道はネットワーク」（望月三鉄社長）なのである。

もちろん、山田線の譲渡を受けても、三陸鉄道の経営は直ちに改善できるわけではない。赤字経営が続くであろう。しかし、盛－釜石－宮古－久慈間の三陸沿岸一貫の鉄道路線は、公共交通機関として地域住民の足・生活の足を確保する生活路線機能（高校生を中心とする通学者、高齢者を中心とする通院者、買い物客、言葉を換えれば交通弱者）の一つとしての利便性は向上するであろう。そのためには、運行本数、ダイヤの工夫、そして、沿線外利用者（観光客）の拡大の方策が必要であろう。そのためにも、三鉄の努力はもちろん、国、自治体の援助も必要であろう。

なお14年、8月の三鉄取締役会は、駅や線路など、車両を除く全ての所有施設を沿線市町村へ年内に譲渡すると決めた。譲渡した施設は自治体から無償貸与を受ける形になる。いわゆる「上下分離方式」（自治体が施設を持ち、鉄道会社は運行を担う）に移行する。これによって、固定資産税が減り、施設の整備、保守管理費も国や自治体の支援を受けられるようになるため、若干の収支の改善が見込める。

現在のところ、沿線自治体も住民もそして三鉄自体も、鉄道維持の意向である。三陸地域の復興のためにも、沿線住民のためにも、また三陸観光を希望する人々のためにも、三陸鉄道の存続を願ってやまない。

注

*1 被害内容、被災時の三鉄職員の対応・奮闘、および支援の詳細については、国土交通省東北運輸局『よ

みがえれ！みちのくの鉄道～東日本大震災からの復興の軌跡～』第2編第3章「三陸鉄道」(2012年9月刊)、品川雅彦『三陸鉄道情熱復活物語 笑顔をつなぐ、ずっと・・・』(三省堂2014年7月刊) 参照

*2 沿線12市町村「三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画」(2009.3)

*3 沿線12市町村「三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画」改訂版(2014年)

*4 同上

*5 ニーズに応じて被災地視察を完全オーダーメイドでプランニングできる三鉄を利用した企画

*6 盛一釜石間往復2時間の貸し切りで新型レトロ車両利用は5万2千円、半額助成があるので、2万6千円で借りることができ、使い方は自由

*7 三鉄は、設立時から山田線宮古一釜石間(55.4km)も三陸鉄道に移管するよう要望してきたが、当時宮古一釜石間はそれほど採算性が悪くなく(JR東日本が誕生した1987年度の1日平均利用者数は1,719人あった<毎日新聞2014.02.01>)、かつ、盛岡一宮古一釜石(山田線全線)一新花巻(釜石線)というJRによる三陸を含む観光列車運行も考慮されたようで、宮古一釜石間の三陸鉄道への移管は拒否し続けていた。しかし、震災直前の10年度は1日の乗客693人(同、毎日新聞)と最悪の状態となっており、復旧しても大幅な赤字は確実で、JRは鉄路復旧を拒否していたのである。

*8 12月24日岩手県と沿岸12市町村は、第三セクターの三陸鉄道(宮古市)に移管するとしてJR東日本の提案を受け入れることで合意した。三鉄は2016年にも同線の一部区間の運行再開を目指す<日本経済新聞12/24>。

参考文献・資料

品川雅彦『三陸鉄道情熱復活物語 笑顔をつなぐ、ずっと・・・』(三省堂2014年7月刊)

国交省東北運輸局『よみがえれ！みちのくの鉄道～東日本大震災からの復興の軌跡～』(12年)

沿線12市町村「三陸鉄道沿線地域等公共交通活性化総合連携計画」(2009)、同改訂版(14年)

三陸鉄道㈱「決算報告」「事業報告」(各年度)及び提供資料